LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :

PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE.. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

8 Avril 1899 — N° 30

PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE : LE SAUT DE LA GRANDE RIVIÈRE.

MODE DE PRINTEMPS.

LE PRIX DE TANANARIVE : LE SAUT DU BROOK.
(En avant, le gagnant *Forfar*, monté par M. Nivière)

RENTRÉE DE *Geographie*,
(montée par Brooks), à M. Maurice de Gheest, gagnante du Prix du Président de la République.

UN COIN DU PARI-MUTUEL AVANT LE PRIX DU PRÉSIDENT.

(Clichés Beau.)

MM. NIVIÈRE, BANVILLE ET LA POULÈNE,
1er, 2e et 3e, dans le Prix de Tananarive, après leur réception dans la loge de M. Loubet.

LA JOURNÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A AUTEUIL, LE 2 AVRIL

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

UN VÉLODROME QUI DISPARAIT : BUFFALO

Histoire d'un vélodrome. — Souvenirs et réminiscences. — Sept années de sport. — Jours de grandeur et de décadence. — Cassignard, Zimmerman et Terront. — Les courses féminines. — Vieux ciment et gravats à vendre.

On démolit actuellement le vélodrome Buffalo. Telle est la nouvelle qui s'est répandue ces jours derniers dans les milieux cyclistes, accueillie par beaucoup avec une parfaite indifférence, mais par d'autres avec cette sorte d'émotion qui vous saisit en apprenant la disparition d'êtres, ou même de choses, qui vous sont chers. J'avoue franchement faire partie de ces derniers, c'est-à-dire des « sentimentaux », et avoir éprouvé comme une vague tristesse en songeant que ce qui avait été jadis le plus fameux vélodrome de France, et presque du monde, allait ainsi finir lamentablement en débris et en gravats jetés par tombere ux dans quelque terrain vague.

Aucun [a] vélodrome, en effet, n'a tenu dans l'histoire du sport cycliste français, et même international, la place que Buffalo y a tenue. Il fut si intimement lié à la partie de son histoire qui est de beaucoup la plus attrayante qu'on le retrouve à chaque page, mêlé à tous les événements retentissants ou obscurs.

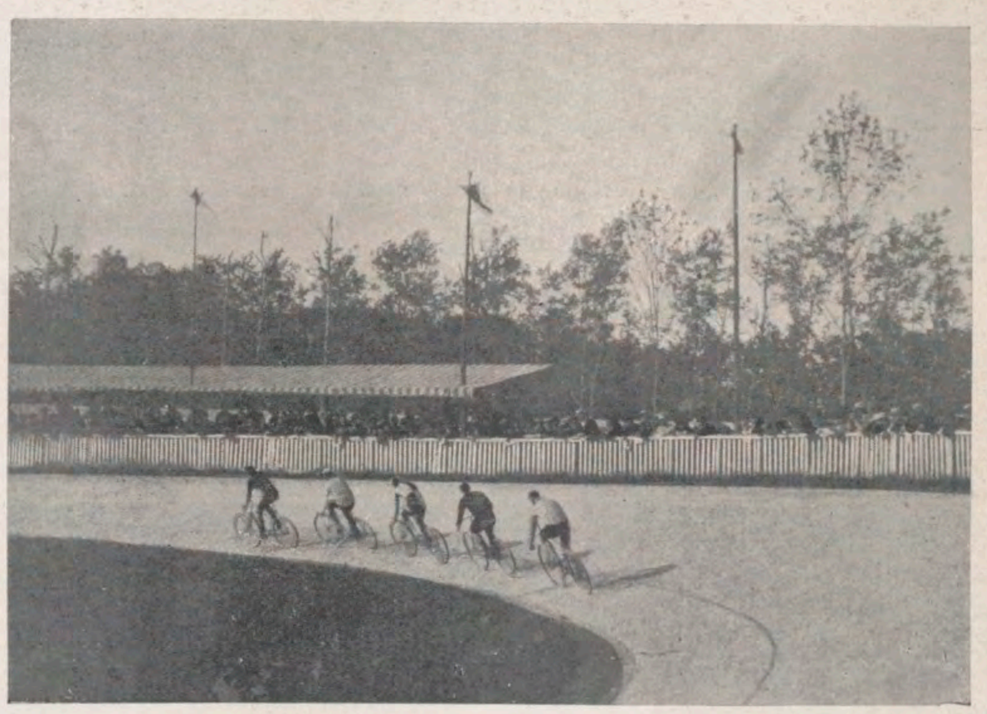
Evoquer le passé de Buffalo, c'est faire défiler devant soi la plus belle pléiade de champions qu'on puisse imaginer depuis Cassignard, Charron, Médinger et Fournier jusqu'à Zimmerman, Banker, Edwards et Wheeler ; depuis Stéphane, Dubois et Michaël jusqu'à Huret, Rivierre et Lesna. C'est assister par la pensée à une longue série de luttes passionnantes, de matches vibrants de sincérité comme celui après lequel Nicodémi, battu par Cottereau, pleurait comme un enfant; de courses où les records du monde tombaient comme des châteaux de cartes.

Pour ceux qui furent des habitués fidèles de Buffalo, la « coquette piste de Neuilly » avait aussi des attraits qu'eux seuls ont su apprécier. A l'époque où les cyclistes étaient un peu, comme une grande famille, et même jusqu'en ces derniers temps, ce fut le coin le plus charmant qu'on puisse imaginer. On y entrait, en allant ou en revenant de la promenade au Bois, bavarder un instant sur la verte pelouse, bien à l'abri des tribunes ou sur la terrasse du buffet. On y courait des matches improvisés entre amis, on y faisait des paris, on s'y entraînait en amateur ou l'on regardait les champions s'entraîner. Je crois même bien qu'on y flirtait et que plus d'une promenade à tandem s'ébaucha autour du fameux ciment, presque transformé parfois en piste d'apprentissage ou en manège!

Ceci a duré jusqu'en 1897, ou plus exactement jusqu'en 1898, où chacun déserta le pauvre vélodrome, devenu insuffisant pour les vitesses actuelles. Quelques amateurs s'obstinèrent bien à s'y entraîner, mais ils tournaient dans le désert, et l'impression qu'on rapportait d'une visite à Buffalo était lugubre. Plus de spectateurs ni de spectatrices, plus de direction, plus de buffet, plus d'employés ; sur le vélodrome non entretenu, où l'herbe et la mousse mettaient partout leurs taches vertes, planait comme une profonde tristesse.

Les gens comme les choses y étaient silencieux et cela vous faisait une drôle d'impression lorsqu'on songeait aux jours de triomphe, de foules bruyantes, de bousculades fiévreuses. Si bien qu'on en arrivait presque, en contemplant cette solitude, à souhaiter que la pioche du démolisseur renvoyât dans les limbes la piste qui connaissait une pareille décadence après avoir eu d'incomparables jours de grandeur.

Ainsi — si j'ose encore hasarder une comparaison entre les êtres et les choses — ne souhaite-t-on pas de voir supprimer brutalement la noble bête qui fut autrefois un fier coursier et n'est plus qu'un animal décrépit et lamentable dont l'apparence vous fait peine ? On appelle cela « mourir de sa belle mort ». C'est bien ainsi que disparaît le « ciment historique » de Buffalo, au lieu de s'effriter et de pourrir petit à petit, rongé par le temps, dans un abandon misérable!



LA COURSE D'OUVERTURE. — LE 29 MAI 1892
Baras, Antony, Czerni, Médinger, Cassignard, *dans l'ordre.*

La création du vélodrome Buffalo remonte à l'année 1892 ; les premiers travaux en furent exécutés de bonne heure, à la fin de l'hiver, sous la direction d'un groupe de capitalistes réunis sous le titre de « Société des Sports Français ». Après bien des hésitations, on donna à la nouvelle piste le nom de Buffalo, parce qu'elle était bâtie sur l'emplacement où, durant l'Exposition de 1889, le fameux Buffalo Bill avait établi son campement et celui de sa troupe.

Le vélodrome n'occupait cependant pas à beaucoup près la totalité de l'immense terrain sur lequel avaient évolué les Apaches et les Gauchos du fameux Américain. Les dimensions de l'emplacement dont on disposait, bordé d'un côté par le boulevard de Villiers, de l'autre par la rue Delaizement, permirent bien juste d'y faire une piste de 333 mètres. Encore ne trouva-t-on même pas moyen de faire une ligne droite pour l'arrivée, en sorte qu'on dut se contenter d'une ligne courbe qui devait nuire assez fortement à la régularité des courses. On peut se rendre compte de cela d'une façon très suffisante par les photographies ci-contre de l'ancienne piste.

Une controverse terrible était engagée à cette époque sur les avantages réciproques du bois et du ciment employés pour la surface des pistes vélocipédiques. En dépit des performances remarquables réalisées alors au vélodrome de Herne-Hill (Londres) sur les lattes duquel on battait presque quotidiennement des records, les directeurs de Buffalo choisirent le ciment; bien leur en prit, car les événements prouvèrent bientôt son incontestable supériorité. Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire ailleurs, Buffalo ne fut pas la première piste permanente faite à Paris. L'année précédente avait vu naître — et également mourir — la piste de Courbevoie (500 mètres en ciment) qui était superbe pour l'époque. On y avait donné quelques belles courses, mais sous une direction insuffisante, l'entreprise périclita vite, et le vélodrome fut, dès sa seconde saison, complètement abandonné. Il sert maintenant de terrain athlétique au Stade français, et sur sa pelouse se sont encore jouées cet hiver quelques jolies parties de football.

Il est certain cependant, que ce fut le premier vélodrome réellement digne de ce nom en France, c'est-à-dire sérieusement organisé « à l'instar des Anglais », alors nos grands maîtres dans le cyclisme, comme dans tous les autres sports.

La direction sportive en fut, au début, confiée à Duncan qui avait été l'un des plus brillants coureurs anglais et avait ainsi acquis une grande expérience et une réelle autorité ; il se fit assister de Suberbie, encore un de la phalange des « vieux », aujourd'hui rangé, comme tant d'autres, dans le commerce vélocipédique.

Ce fut le 29 mai 1892 que le vélodrome Buffalo donna sa réunion d'inauguration, attendue avec impatience par tous les cyclistes parisiens. Favorisée par un temps superbe, elle obtint un gros succès, tant au point de vue sportif qu'au point de vue du baptême de la piste. Il n'y eut qu'un cri dans le public fort nombreux : « comme c'est coquet ! » Le fait est que le vélodrome décoré avec goût, parsemé de fleurs, de verdure et d'arbustes, était vraiment pimpant sous ses peintures fraîches et ses drapeaux tout battants neufs.

Cette première journée fut marquée par la victoire du pauvre Cassignard, dans la course ouverte, et par celle d'Antony, dans la course de 20 kilomètres réservée aux membres du Sport Vélocipédique Parisien. Elle ouvrit toute une série de réunions qui attirèrent régulièrement un public de fervents à Neuilly.

C'était d'ailleurs l'âge d'or pour les directeurs de vélodrome ; on ne faisait pas de recettes monstres. Mais les

(Cliché Chiési.) COMMENT ON ENTRAÎNAIT CES DAMES.
Un match select.
Mesdames de Saint-Sauveur et Debatz, tirées (?) par Lamberjack et Cassignard.

(Cliché Coquelle.) C'ÉTAIT LE BON TEMPS !
Groupe pris avant l'entraînement.
Dunwody.
Nieuport, X..., Domain, Bonicho, Morin jᵉ, Lamberjack, Thibaudin, Fischer, Porcheron, Morin, Girardin, Chenaud, Gougoltz, Dumont, Renaux, Champion. Eo, Lesna, Grenier. Félix.

(Cliché Chiési.)

UN DÉPART DE COURSE SUR L'ANCIENNE PISTE

LES VIEUX DE LA VIEILLE

Genet, Lamberjack, Vigneaux, Tart. Mousset, Jules Dubois, Henri Farman, Mauboussin, Suberbie, juge à l'arrivée.

frais étaient très minimes. Un premier prix de 300 francs pour une internationale constituait une grosse allocation pour laquelle une « étoile », comme Cassignard venait de Bordeaux à ses frais, sans garantie ni indemnité. Comme conséquence de cet état de choses, on avait des courses très disputées, car jamais un champion n'eut osé se présenter en public sans être en forme, ainsi que cela arrive souvent aujourd'hui.

Durant cette année 1892, les meilleurs *performers*, à Buffalo, furent Fournier, Cassignard, Médinger, Charron, Antony, Mauboussin (qui courait sous le nom de Maubo), Tart, Lamberjack aîné, Henri Farman, Vigneaux, etc. Presque tous ces coureurs, et surtout des gens comme Maubo et Antony, qui couraient uniquement pour s'amuser, étaient de véritables *gentlemen-riders*, encore qu'on les rangeât dans la classe des professionnels.

Aussi lorsqu'au mois de juillet on organisa, à Buffalo, une réunion internationale avec le concours d'amateurs anglais, le public, encore peu au courant des bizarreries de l'amateurisme, regretta-t-il fort de ne pas voir nos meilleurs hommes se mesurer contre les cracks d'outre-Manche, que chacun savait être, au fond, aussi professionnels que les nôtres.

Quelqu'un suggéra alors l'idée d'intercaler dans le programme une course réservée aux professionnels, mais dotée seulement d'*objets d'art*, à courir sur la même distance que la principale épreuve d'amateurs, soit 10 kilomètres sans entraîneurs. L'idée fut trouvée bonne et tous nos professionnels s'engagèrent avec enthousiasme, certains même délaissant des réunions de province dotées de bons prix en espèces.

Le lot des amateurs anglais comprenait des hommes tels qu'Edwards, que nous devions revoir peu après comme professionnel, Du Cros, Good, Bradbury, etc., tous coureurs de classe. Le meilleur était Edwards, qui enleva la course-Challenge pour la « Coupe Buffalo », cette fameuse coupe-fantôme qu'on n'a jamais pu arriver à dénicher et qui a existé pourtant, paraît-il. Puis, Arthur Du Cros s'attribua la course de 10 kilomètres dans un temps approchant de 16 minutes.

Immédiatement après, nos professionnels apparurent sur la piste; ils s'étaient entendus pour se mener le train et essayer de battre le temps des Anglais, ne pouvant les battre eux-mêmes.

L'amour-propre national était en jeu, et la surexcitation était grande dans le public. Dès le départ, le train fut d'une violence extrême pour l'époque, en sorte qu'au bout de quelques tours il ne restait plus en piste que trois hommes : Fournier, Charron et Antony, qui, continuant à se mener le train jusqu'à la fin au milieu des applaudissements répétés, terminèrent dans cet ordre dans le temps alors surprenant de 15 m. 15 s. 1/5, record du monde pour 10 kilomètres. Inutile d'ajouter que l'enthousiasme fut indescriptible et que cette journée reste mémorable pour tous ceux qui y ont assisté.

Avant la fin de l'année 1892, le vélodrome Buffalo vit un autre des grands *events* du cyclisme : le match entre Fournier et Cassignard, alors les deux meilleurs sprinters français, sinon européens. Il se courut en deux manches de 1 et 10 kilomètres, que Fournier, plus tacticien et plus roublard que son rival, enleva brillamment.

Pour ceux que ce résultat pourrait surprendre aujourd'hui, il convient de rappeler quel merveilleux coureur était alors Fournier; d'ailleurs, le pauvre Cassignard n'était pas encore arrivé à l'apogée de la carrière qu'une chute

(Cliché Barenne.)

ZIMMERMAN S'ENTRAINANT.

(Cliché X...)

M. LÉON HAMELLE.

Président de la Commission Sportive de l'U. V. F.
[Photographie prise pendant la 23e heure du Bol-d'Or, en 1895.

Clichés Coquelle.) BUFFALO AUJOURD'HUI

1. VIRAGE DE L'ARRIVÉE, spécialement recommandé pour courses d'obstacles. — 2. LE VIEUX PÈRE VICTOR, gardien du quartier des Coureurs. — 3 LE QUARTIER DES COUREURS : Il vient de passer un fichu quart d'heure ! — 4. DEUX VANDALES accomplissant leur œuvre de destruction. — 5. UNE CABINE CÉLÈBRE (celle de Jacquelin), dix minutes avant sa mort. — 6. LES " DOGS " DU GARDIEN : remarquez le regard morne de l'un d'eux qui voit tout s'abattre autour de lui !

mortelle de cheval devait si tragiquement interrompre un an plus tard, et il était encore loin de la forme qui marqua ses dernières apparitions en piste.

- J'ai cru devoir parler en détail de tous ces débuts de Buffalo, parce qu'ils appartiennent à une époque quasi-ignorée du public cycliste actuel. Mais mon intention n'est pas de faire autre chose qu'un résumé rapide des principaux événements qui suivirent.

1893 vit Stéphane ouvrir pour le camp français l'ardente compétition internationale qui, durant deux années, passionna le monde cycliste pour la possession du record des 24 heures. Il le battit une première fois avec 636 kilomètres, puis le célèbre Anglais Shorland ayant répondu en en faisant 665, Stéphane reprit le trophée avec 673 kilomètres à son actif. Entre temps, Jules Dubois avait fait un essai qui resta infructueux, en raison de la chaleur torride qui terrassa le recordman vers la 17e heure.

En fin de saison, on courut à Buffalo la première course de 24 heures sur piste, organisée en France et qui fut gagnée par Lesna, sous une pluie battante. Cette même année vit s'ouvrir le magnifique vélodrome de la Seine qui devait, pensait-on, anéantir Buffalo par sa concurrence. Mais il n'en fut rien.

Au début de l'année 1894, on procédait au contraire à la réfection totale de la piste de Neuilly. Les virages furent refaits d'après les derniers plans et la ligne finale recommencée de façon à mériter enfin son titre de « ligne droite ».

1894 fut donc une année plus brillante que jamais pour la petite piste. Elle vit les débuts professionnels de Zimmerman, préludant à sa fameuse campagne européenne en laissant littéralement sur place l'anglais Edwards qui ne trouvait alors pas d'adversaire digne de lui chez nous. Elle vit aussi débuter obscurément Banker, battu dans une course d'amateurs et successivement toute une pléiade de champions de tous pays défila sur l'historique ciment. Dans le domaine des longues distances, 1894 marqua l'entrée en scène à Buffalo de Huret qui gagna le premier Bol-d'Or en battant le record de loin.

Dans le demi-fond, le « roi » fut Arthur Linton qui fit quelques merveilleuses courses, dont une inoubliable sur six heures, lorsqu'il battit Huret d'une longueur après une lutte si mouvementée qu'elle tint 5,000 spectateurs palpitants durant toute une soirée.

C'était d'ailleurs la grande époque du sport vélocipédique, celle qu'on pourrait dénommer les « Grands Jours du Cyclisme ». Paris était devenu la Mecque des champions de la pédale, accourus de tous les points du monde à la conquête de l'or français, et le quartier des coureurs à Buffalo ressemblait à une tour de Babel sportive où se coudoyaient les cracks de toutes les nations.

Dans la mode enragée qui poussait alors tout Paris au vélodrome, les femmes devaient avoir leur part. et elles l'eurent, encore que peu brillante, en somme. Un certain nombre de courses et de matches féminins furent organisés, dont le plus retentissant fut le matches qui mit en présence Mlle Débatz et Mlle de Saint-Sauveur, et dans lequel cette dernière succomba devant la championne incontestée qu'était alors sa rivale.

Plus tard, les « coureuses » continuèrent à fréquenter le vélodrome Buffalo et lorsque les grands professionnels l'eurent déserté, elles en firent leur quartier d'entraînement.

C'était un spectacle bien curieux et bien suggestif que celui-là. Je regrette bien de ne pas pouvoir lui consacrer ici la place qu'il mérite.

D'une façon générale, d'ailleurs, Buffalo fut toujours la piste « féministe » par excellence, qu'il s'agisse d'actrices ou de spectatrices. Pas une habituée de son coquet pesage qui ne regrette la si charmante intimité de ses réunions, ses allures de potinière sportive et cette sorte de bon ton sans pose qui planait sur tout cela.

1895 vit le vélodrome Buffalo arriver à l'apogée de son succès et de sa réputation, avec des épreuves comme le second Bol-d'Or, où Huret battit encore, en se jouant, le record des 24 heures et toute la série des triomphes de l'incomparable Michaël.

Mais l'année suivante devait commencer à marquer son déclin ; la piste était devenue trop exiguë et le relèvement des virages insuffisant pour les vitesses atteintes sur les falaises de la Seine qu'on venait de refaire. Quelques belles courses comme celle du Bol d'Or que Rivierre gagna, toujours en battant le record, ne firent que retarder la déchéance qui devint complète en 1897. Cette année-là ne vit que quelques réunions sans importance à Buffalo et l'échec complet du quatrième Bol-d'Or, gagné par Stein, fut comme le glas funèbre de la piste qui avait connu des jours de si éclatante grandeur.

Depuis lors, Buffalo était resté dans un état de solitude quasi-complet ; un à un, ses fervents les plus fidèles l'avaient abandonné, sauf quelques amateurs qui y venaient tourner à leurs moments perdus.

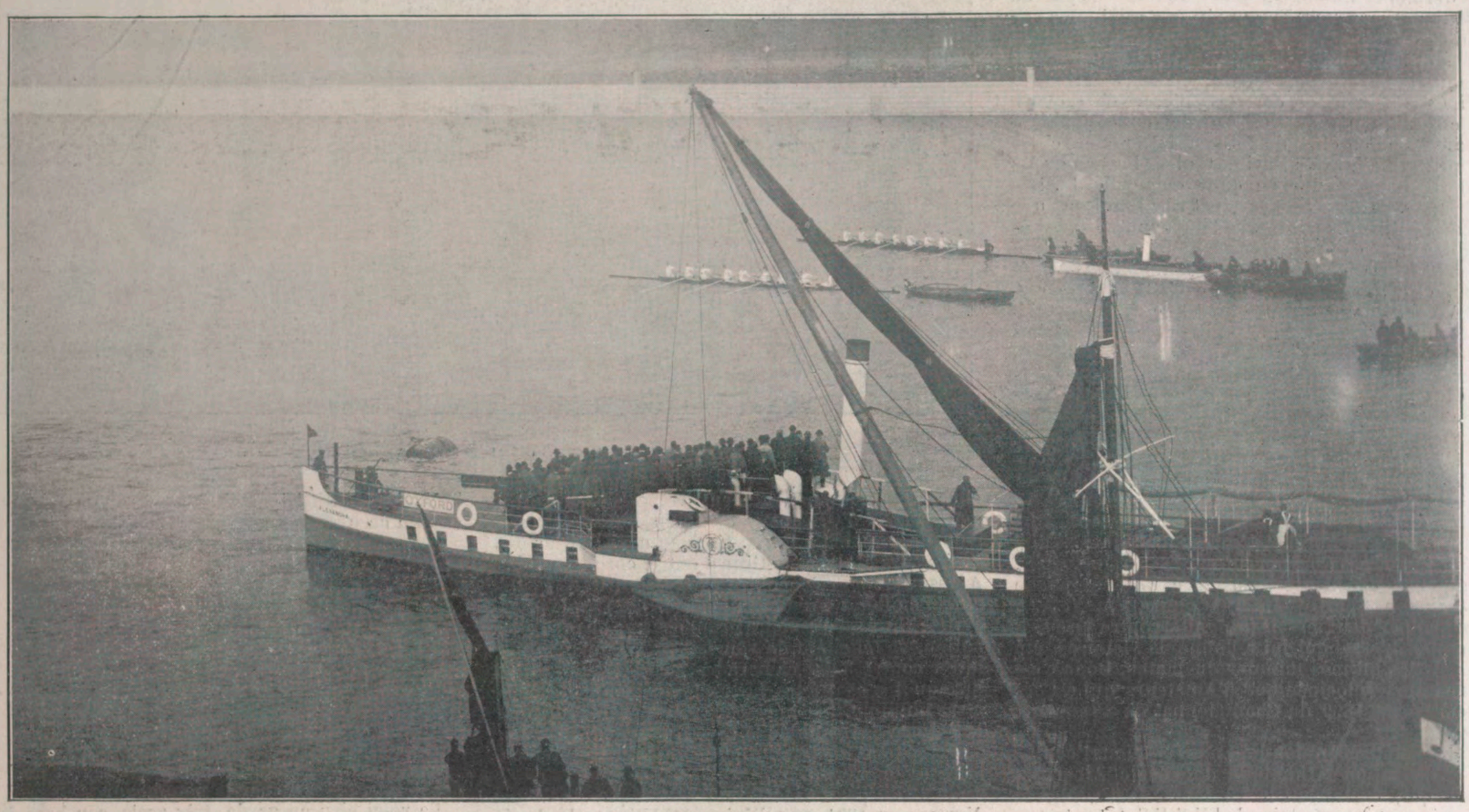
Depuis 1898, Pierre, le brave gardien du vélodrome, dont les chiens gambadaient autrefois sur la pelouse, était parti lui aussi. Et seul, comme un capitaine sur le vaisseau qui sombre, était resté le vieux Victor qui gardait, avec une fidélité de boule-dogue, le quartier des coureurs. Lui n'en est pas parti de Buffalo, il en a été chassé par le bruit mat des pioches destructives sonnant à ses oreilles la disparition de « son » vélodrome.

Et c'est ce même bruit qui résonne sourdement en moi et y évoque tant de souvenirs au moment où j'adresse une dernière pensée à la piste où nous avons passé de si belles heures !

VICTOR BREYER.

(Cliché Coquelle.) OHÉ ! LES COLLECTIONNEURS !
Les affiches annonçant la première réunion.

LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE



LE DÉPART A PUTNEY.

(Clichés Gordon, Putney.) L'ARRIVÉE A MORTLAKE : L'ÉQUIPE DE CAMBRIDGE.

Le match annuel des Universités d'Oxford et de Cambridge couru pour la cinquante-sixième fois sur la Tamise. L'équipe de Cambridge, après neuf années de défaites successives, gagne par quatre longueurs.

Deux Champions de Football

(Cliché Chiési.) L'ÉQUIPE DE FOOTBALL RUGBY DE L'ASSOCIATION VÉLOCIPÉDIQUE D'AMATEURS.

La *Vie au Grand Air* a consacré, dans un de ses derniers numéros, une double page au Championnat de France de Football Rugby que l'Union des Sociétés françaises des Sports Athlétiques organise actuellement. Cette saison, on s'est vu dans l'obligation de diviser en deux séries les équipes concurrentes, certaines d'entre elles, de récente formation ou composées de jeunes joueurs, n'étaient pas en effet de force à lutter contre les équipes premières du Racing-Club de France ou du Stade Français, pour ne citer que celles-là. Des matches sans intérêt en seraient résultés. Donc une seconde série fut créée, série dans laquelle s'engagèrent des équipes premières des deux clubs athlétiques : l'Association Sportive Internationale et l'Athlétique, et celle de deux clubs cyclistes : l'Association Vélocipédique d'Amateurs et le Sporting Club Amateurs. Ils jouèrent durant la saison des matches pour le championnat selon le système des matches successifs, chaque club engagé rencontrant une fois tous les autres. Encore que ce ne soit pas chose facile de constituer une équipe dans un club purement cycliste, l'A. V. A. gagna aisément les deux premiers matches. Il est vrai qu'à côté de joueurs novices, son équipe comptait quelques vétérans du football, anciens équipiers de l'équipe première du Racing-Club de France. MM. de Pallissaux, Duchamps frères et Borel. Le match décisif s'est disputé le 26 mars, à Courbevoie, sur le terrain du S. F. Malgré une excellente résistance de l'équipe de l'Association Sportive Internationale, l'A. V. A. a triomphé par deux essais (6 points) contre un essai (3 points). L'essai qui lui a donné la victoire a été fait dans les ultimes minutes du match. Donc c'est l'Association Vélocipédique d'Amateurs qui est détenteur pour 1899 du Championnat de France (2e série).

L'autre club champion dont nous publions l'équipe est l'Association Athlétique de l'école Albert-le-Grand qui, également le 26 mars, s'est adjugé le Championnat interscolaire de l'U.S.F.S.A., en triomphant de l'Union Sportive du lycée Ampère de Lyon par 15 points (5 essais) contre rien.

Le Championnat interscolaire de Football Rugby date de 1890. Il se joue par matches éliminatoires. On tire au sort la série des matches, de manière à arriver à n'avoir plus en présence que deux équipes pour le match final. L'Association Athlétique d'Albert-le-Grand est restée, pour ce match, en présence de l'Association Sportive du lycée Louis le-Grand. Toutes deux avaient successivement battu les équipes des lycées Condorcet, Michelet, Lakanal, Janson-de-Sailly, et du collège Rollin. Vainqueur des équipes parisiennes, Albert-le-Grand avait encore à triompher de deux lycées des départements, ceux d'Orléans et de Lyon qui sont venus jouer leur match à Paris. Comme nous l'avons dit, les joueurs d'Albert-le-Grand ont encore triomphé. A l'issue de leur rencontre avec Lyon, le R. P. Didon, l'éminent prédicateur qui dirige l'école d'Albert-le-Grand d'Arcueil, a prononcé une chaude allocution, se félicitant de voir les départements venir lutter contre leurs camarades parisiens. Inutile de dire qu'il a exalté les bienfaits des jeux et exercices physiques, si nécessaires et si excellents pour la culture physique de la race française.

Depuis sa fondation, le Championnat interscolaire a été gagné :

En 1890, par l'Association Athlétique de l'école Monge ; en 1891, par l'Union Athlétique du lycée Michelet : en 1892, par l'Association Athlétique de l'école Alsacienne ; en 1893 et 1894, par l'Association Sportive du lycée Henri-IV ; en 1895, par l'Association de l'école Albert-le-Grand ; en 1896 et en 1897, par l'Association Sportive du lycée Louis-le-Grand ; et en 1898, par l'Association Athlétique de l'école Albert-le-Grand.

Encore un ou deux matches internationaux et la saison de football rugby sera terminée. Les joueurs de football association prolongent leurs parties un peu plus longtemps, c'est ainsi que le match qui décidera du Championnat de l'U. S. F. S. A. ne mettra en présence que le 16 avril le Club Français et le Standard Athletic Club. Nous ferons pour l'Association ce que nous avons fait pour le Rugby, et la *Vie au Grand Air* consacrera deux pages à cette sensationnelle rencontre.

P. C.

(Cliché Chiési.) L'ÉQUIPE DE FOOTBALL RUGBY DE L'ASSOCIATION ATHLÉTIQUE D'ALBERT-LE-GRAND.

Silhouettes d'Escrimeurs

CARRICHON

Voyez le maître gaucher tenir son fleuret du bout des doigts, presque par le pommeau.

Le voici bien en garde, très assis, son bras droit est arrondi et la main vient se placer presque à hauteur du masque. Il va se fendre et placer un de ces coups d'allonge dont il est coutumier. Le plus

léger battement suffirait, croyez-vous, à le désarmer. Erreur ! c'est un étau qui tient le fleuret et non point une main. L'arme est comme rivée, et son continuel mouvement dans la main, qui tantôt la tient près de la lunette, tantôt à l'extrémité de la poignée, lui permet de gagner les quelques centimètres nécessaires pour atteindre la poitrine de l'adversaire qui se croit hors de portée.

(*A suivre.*) LOUIS PERRÉE.

BON CONSEIL

Le moyen le plus agréable de se désaltérer après un violent exercice physique est de prendre deux ou trois gouttes d'alcool de menthe de Ricqlès sur un morceau de sucre. On forme ainsi une pastille exquise, qui procure une délicieuse sensation de fraîcheur et stimule l'organisme fatigué. Exiger du Ricqlès. Se méfier des imitations.

L'AERO-CLUB

[Un fait important s'est produit dernièrement dans le monde aéronautique : l'Aérostatic-Club a fusionné avec l'Aéro-Club A cette occasion, M. le comte Henry de La Vaulx a prononcé l'allocution que nous sommes heureux de reproduire ci-dessous parce qu'elle résume, d'une façon précise et lumineuse, la situation actuelle de l'aérostation. P. L.]

Messieurs et chers Collègues,

Mon premier devoir, en prenant la parole au milieu de vous, est de vous remercier, au nom des membres de l'Aérostatic-Club et en mon nom personnel, de votre accueil si cordial et si sympathique. Désormais, l'Aéro-Club, seul, subsiste et nous vous

(Cliché Reutlinger.)
C^te HENRY DE LA VAULX,
Ancien président de l'Aérostatic-Club.

(Cliché Pirou.)
M. J. VALLOT,
Membre du Conseil.

remercions vivement de la place importante que vous avez bien voulu nous y offrir. Nous serons heureux de multiplier nos efforts pour la prospérité de ce nouveau Cercle et je ne m'engage point trop, je pense, en vous promettant le concours dévoué et désintéressé du groupe d'amis que j'ai eu l'honneur de vous amener aujourd'hui.

Je suis confus de parler devant vous, car je vois autour de moi des personnes qui, soit par leur science des problèmes de la navigation aérienne, soit par leur expérience, seraient bien plus autorisées à prendre la parole ici.

Ma qualité d'ex-Président de l'Aérostatic-Club

(Cliché Beau.)
M. EMMANUEL AIMÉ,
Secrétaire général.

M. JACQUES FAURE,
Trésorier.

me force à vous dire au moins quel était le but de notre Société, quelles étaient nos aspirations. Je serai bref, mais avant tout, je réclame votre indulgence.

D'après les conversations que j'ai pu avoir ces temps derniers avec notre distingué vice-Président, M. le comte de La Vallette, et notre aimable secrétaire-général, M. Emmanuel Aimé, j'ai cru me rendre compte que le but de l'Aéro-Club est le même que celui que nous poursuivions. Ce but est la vulgarisation des sciences aéronautiques.

Jusqu'à présent, l'Aérostation est restée entre les mains de quelques spécialistes; les uns sont des savants qui, dans le silence du cabinet, travaillent à l'avancement des problèmes ardus que présente cette science encore embryonnaire. Ceux-ci font assurément faire des progrès marqués à l'Aérostation, mais malheureusement ils ne sont point assez nombreux ; ils se heurtent contre l'incrédulité et la nonchalance des masses ; on les traite d'utopistes et souvent même de fous.

Les autres sont néfastes au contraire à l'avancement des sciences de l'air. Je veux parler des forains ; ces derniers possédant ordinairement de mauvais appareils, n'ayant aucune notion du métier d'aéronaute, sont souvent victimes d'accidents, et par cela même discréditent l'aérostation et en écartent le public.

Des amateurs, il est vrai, et j'en aperçois plusieurs ici, ont fait de nombreux voyages; quelques-uns même sont devenus des professionnels. Mais ils ne sont point groupés et dès lors ils n'ont pas la force ; isolés, le public ne fait pas attention à eux, si ce n'est comme à des êtres bizarres. Ceux de mes collègues qui ont fait des ascensions, se souviennent tous des mines plus ou moins effarées

(D'après une photo.)
M. LE COMTE DE DION, PRÉSIDENT.

des personnes à qui ils confiaient leurs projets.

L'Aérostation, en un mot, n'est pas encore entrée dans nos mœurs ; elle n'y est pas entrée parce qu'elle ne possédait aucune association assez forte pour la lancer et la protéger.

L'Aéro-Club vient de combler cette lacune; les conditions inespérées dans lesquelles s'est formé l'Aéro-Club sont un sûr garant de son succès. Patroné par l'Automobile-Club, ayant à sa tête un Président d'honneur comme M. le baron de Zuylen et un président comme M. le comte de Dion, qui ont déjà fait leurs preuves, l'Aéro-Club suivra le chemin de son père adoptif.

BARON DE SENNERON,
Membre du Comité.

(Cliché Pirou.)
BARON DE LANGSDORFF,
Membre du Comité.

C^te DE CHASSELOUP-LAUBAT
Membre du Comité.

Il y a quatre ans, l'Automobilisme non plus n'était pas entré dans nos mœurs; le public tempêtait contre les quelques rares machines qui circulaient dans Paris. Et comme tout est changé aujourd'hui ; grâce à une Société active, grâce à un Comité énergique, l'Automobilisme a révolutionné la locomotion moderne; il n'est plus maintenant de grands centres où l'Automobilisme ne possède des Sociétés d'encouragement qui le protègent et le développent.

C'est le même but, Messieurs, que se propose l'Aéro-Club.

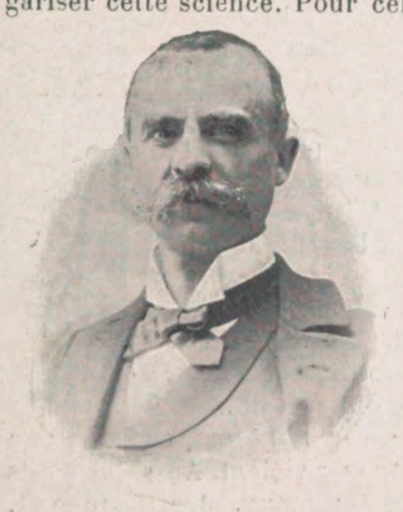
De même que l'Automobilisme, l'Aérostation est une science et un sport purement français ; les premières découvertes ont été faites par nos compatriotes, et depuis lors, la plupart des perfectionnements sont dûs à nos compatriotes. Aussi notre orgueil national doit-il nous pousser à développer ce sport entièrement français. Depuis de trop longues années, nous importons chez nous de l'étranger des jeux que nous appelons lawn-tennis, football, etc., quand nous avons à notre disposition des éléments de distraction physique qui ne demandent qu'à progresser.

(Cliché Clément Maurice.)
M. ARCHDEACON,
Vice-président.

(Cliché Lagriffe.)
C^te ARNOLD DE CONTADES.

L'Automobilisme était de ceux-là ; il a fait son chemin; c'est maintenant le tour de l'Aérostation.

Pour développer la science de la navigation aérienne, il faut, comme je le disais plus haut, vulgariser cette science. Pour cela, il est nécessaire,



(Cliché Otto.)
M. BALLIF,
Membre du Conseil.

(Cliché Stebbing.)
M. DE CASTILLON,
Membre du Conseil.

avant tout, de prémunir le public contre la peur irraisonnée que lui font les ascensions. Multiplions les voyages aériens, prouvons qu'une ascension est exempte de dangers, et nous aurons bientôt des adeptes trop nombreux.

(Cliché Boyer.)
M. HENRY DUCASSE,
Membre du Comité.

Peut-être même, mes chers collègues, y a-t-il encore au milieu de vous quelques personnes qui, je ne dirai point ont peur, mais enfin ont une certaine appréhension du ballon. Qu'elles se rassurent.

En effet, à première vue, quitter la terre, être livré à la merci

des vents vous paraît dangereux. Nous pensons à tort qu'un ballon est une masse inerte sur laquelle nous n'avons aucun moyen d'action. C'est là une grande erreur. Si nous ne pouvons pas encore donner une direction fixe en longueur à un ballon, nous pouvons, du moins, le diriger à notre gré en hauteur et par cela même atterrir au point exact où nous voulons, sans le moindre danger.

Avec un peu de pratique, l'on devient vite un bon aéronaute, et celui qui a commencé à goûter les plaisirs de l'aérostation sera vite un fervent de ce sport encore trop peu connu.

En effet, messieurs, que d'imprévu, que de péripéties intéressantes dans ce genre de locomotion ; aucun voyage ne se ressemble. L'aérostation ne consiste pas, comme beaucoup de personnes le croient, à monter en l'air le plus haut possible, puis à redescendre ; ordinairement, l'on se tient dans les régions basses, franchissant les villes, les villages, les bois, les vallées, planant sur toute une civilisation dont on surprend les secrets, toujours bien reçu et fêté partout, car on apporte avec soi l'inconnu.

C'est par la vulgarisation des ascensions que l'on arrivera aussi à élucider complètement le problème de la navigation aérienne.

Ce problème ne sera pas résolu par une seule personne. Il faut que le public entier s'attelle à cette tâche et fasse jaillir de son cerveau un ensemble d'idées qui se complèteront les unes les autres et aboutiront à la découverte réelle et pratique de la direction des ballons.

Je me permettrai encore ici de citer l'automobilisme comme terme de comparaison. Si l'automobilisme a progressé, c'est grâce au concours actif de milliers d'intelligences.

Il y a déjà de très longues années que la première voiture automobile a été inventée et a fonctionné et cependant l'automobilisme ne progressait point, car quelques ingénieurs seuls s'en occupaient. Il a fallu la création de l'Automobile-Club et une propagande active pour lancer cette science dans la voie de progrès vraiment miraculeux.

En dehors des questions sportives et scientifiques, l'Aéro Club peut être fier du rôle qu'il jouera au point de vue humanitaire et social. Il sera le promoteur d'une nouvelle industrie, et par la suite des centaines de mille d'êtres humains vivront grâce à lui.

L'Aéro-Club connaît donc la marche qu'il doit suivre et qui le conduira au succès ; tous les membres du Cercle doivent se grouper autour de leur sympathique Président, pour l'aider dans son œuvre gigantesque et lui faciliter sa tâche.

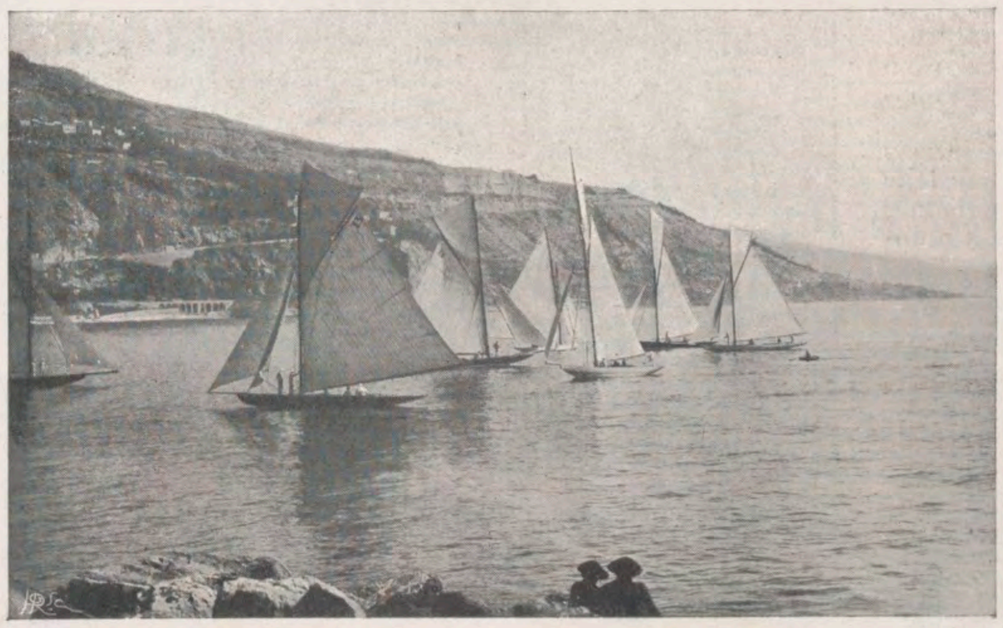
Comte Henry de La Vaulx.

Les Régates de Menton

Il n'y a pas de Société nautique à Menton et les régates données par la Municipalité, avec le concours du Comité des Fêtes, sont organisées et dirigées par le *Club Nautique de Nice* — toujours au premier rang lorsqu'il s'agit d'implanter le yachting sur un nouveau point de la côte d'Azur. C'est, je crois, en 1884, que le Club Nautique de Nice prit en mains, pour la première fois, la direction des Régates internationales de Menton ; cette année encore on retrouvait à leur poste les dévoués membres de son Conseil d'administration et de sa Commission des courses.

Rien à dire de la première journée, consacrée à des courses à la voile et à l'aviron pour embarcations armées en pêche et au bornage, fort intéressantes, puisqu'elles ont pour effet d'encourager les braves gens qui vivent de la mer, mais dont les résultats n'importent guère aux lecteurs de ce journal.

C'est, du reste, le lendemain seulement que les yachts sont arrivés à Menton, venant en croisière de Monaco par un temps qui n'était pas précisément agréable, car il régnait au large une forte houle et un vent assez violent. Aussi les petits bateaux étaient-ils peu nombreux, et, prudemment, ils avaient pris deux ris dans leur grand'voile. Les grands, au nombre de sept, couraient avec leurs voiles majeures, le mât de flèche calé. Nommons ces vaillants, ce sont, dans la petite série, *Endrick* à M. Orr Ewing, *Mimosa* à M. W. Duncan, *Siris* au colonel Paget ; et, dans la grande, *Satanita* à M. Fitz-Gérald, *Emerald* à M. Jefferson, *Heartsease* au prince Coloredo Mansfield, *Mildred* à lord Wolverton, *Ruahine* à M. Sparks, *Laura* à M. E. Hore, *Svalen* au comte de Moltke.



(Cliché V. G. A.) RÉGATES DE MENTON : EN ATTENDANT LE DÉPART.

Les petits yachts sont arrivés à Menton dans l'ordre où je viens de les nommer, après avoir lutté vaillamment contre le vent et la houle ; *Mildred*, auquel le temps qu'il faisait ce jour-là convenait admirablement, a fini en tête de la grande série avec une avance de 3 minutes sur *Heartsease* que serrait de près *Emerald*, sur lequel il n'avait que 25 secondes d'avance. Mais, dans les courses à la voile, il en est souvent comme au Paradis, où, dit-on, les premiers seront les derniers, et, de par l'allégeance, c'est *Emerald* qui a obtenu le premier prix de la croisière, *Heartsease* a conservé le second et *Mildred* a dû se contenter du troisième.

Et voilà pourquoi le bon public n'a pas tout à fait tort quand il se plaint de ne rien comprendre aux courses à la voile. Mais l'initier aux mystères de l'allégeance serait une tâche un peu ardue, et c'est évidemment ce qui a induit M. Maurel, l'un des vice-présidents du Club Nautique de Nice, à imaginer un nouveau système d'arrivée — dont je parlerai tout à l'heure — grâce auquel le bon public « y comprend enfin quelque chose ».

Et *Satanita ?* demandez-vous, *Satanita* si puissant à porter la toile, comment s'est-il fait battre par un temps pareil ? Le yacht de M. Fitz-Gérald ayant trouvé le temps un peu dur par le travers du Cap Ferrat était tout simplement rentré à Monaco, et, ma foi, je crois bien qu'on ne l'a pas vu à Menton pendant le reste de la réunion ; or, comme il était seul dans sa série, les prix qu'il en

Cliché V. G. A.) VUE DU PORT DE MENTON UN JOUR DE RÉGATES.

LES YACHTS DANS LE PORT DE MENTON

aurait remportés ont dû rester dans la caisse du Comité des Fêtes — qui en trouvera bien l'emploi, ou pour mieux dire le remploi.

Les courses de la troisième journée ont failli être compromises par le vent carabiné qui soufflait de l'Est et qui, mauvais pour les bateaux de petit temps, a, par contre, favorisé les bateaux de temps frais. *Mildred* l'a bien prouvé en battant *Laura* dans la sixième série, ainsi d'ailleurs que *Fern* au capitaine Cosci, *Sagitta* à MM. de La Chapelle et comte de Bussy de Sales, *Lérina*, au comte Hermann de Pourtalès, vainqueurs dans les autres séries. *Emerald* était seul, je crois, dans la cinquième. Ce n'est que le quatrième jour que l'on a pu se convaincre, enfin, que Menton était réellement située sur cette partie de notre littoral qui porte le nom radieux de Pays du Soleil. Il était radieux le soleil, la mer calme, et une petite brise d'Ouest gonflait gentiment les blanches ailes des « papillons » qui n'avaient pu sortir la veille à cause du mauvais temps.

La course, remise le jour précédent, a été gagnée par *Linton* à M. Brambilla sur *Gianduja* au vicomte de Sambuy.

Laura à M. E. Hore s'est présenté seul dans une course d'ensemble qui devait réunir les yachts des trois grandes séries, course dans laquelle il n'aurait eu d'ailleurs pour concurrent que *Mildred ;* mais, la veille, le yacht de lord Wolverton avait disparu dans l'ouest, et on ne l'avait plus revu. Je m'empresse de dire, pour rassurer le lecteur qui pourrait s'attendre au récit d'un naufrage, que *Mildred* était tranquillement à Villefranche où son propriétaire faisait enlever de sa quille métallique 700 kilogrammes de plomb qui l'alourdissaient un peu trop.

Emerald à M. Jefferson, *Yu* à M. Cremer — qui a fait là un admirable début — *Tamésis* au marquis Cattaneo Adorno sont arrivés en tête de leurs séries dans les autres courses.

C'est ce même jour qu'avait lieu la course de la petite série d'après le système du « temps primé » dont j'ai parlé tout à l'heure, système inventé par M. Maurel qui, loin de prendre un brevet, serait très heureux de voir son invention adoptée par toutes les sociétés de régates. Je ne puis entrer aujourd'hui dans le détail de cette ingénieuse conception, et j'y reviendrai certainement un de ces jours, je dirai simplement que les trois ou quatre prix que l'on attribue généralement à chaque course sont réunis en un seul et que ce prix global est réparti entre tous les bateaux qui coupent une ligne déterminée dans un laps de temps — dit « temps primé » — lequel est égal à la dixième partie du temps réel de parcours du premier arrivant. Dans la course donnée à Menton trois yachts se sont partagé le prix global ; ce sont, dans leur ordre d'arrivée : *Linton* à M. Brambilla, *Scotia* à M. H. Collins et *Gianduja* au vicomte de Sambuy. La réunion s'est terminée par une croisière de retour de Menton à Monaco, pour laquelle les yachts étaient divisés en deux classes : au-dessus et au-dessous de 10 tonneaux. La course s'est effectuée par une jolie brise sur une mer admirable, et c'est avec regret que les Mentonais ont vu s'envoler les dix-sept yachts y prenant part et qui, toutes voiles hautes, filèrent rapidement sur Monaco où les attendaient les Commissaires de la Société des Régates qui, gracieusement, avaient bien voulu se charger de pointer les arrivées. Le prix de la grande classe est resté à *Laura*, qui n'avait pas de concurrent ; dans la seconde, *Ruahine* à M. Sparks, *Nella* à S.A.R. le duc des Abruzzes et *Endrick* à M. Orr Ewing ont fini dans cet ordre.

En somme, malgré le mauvais temps des premiers jours, les Régates internationales de Menton ont obtenu un très joli succès dont je suis heureux de féliciter mes excellents amis du Club Nautique de Nice.

Et si vous supposez qu'après la quinzaine de Cannes et les quatre journées de Menton, les yachtsmen sont rentrés à Monaco pour s'y reposer, détrompez-vous. Ils sont infatigables, les yachtsmen, et dès le lendemain on les retrouvait tous remplissant leurs engagements dans les régates monégasques.

HENRI PHILIPPE.

(Cliché V. G. A. RÉGATES DE MENTON. — *Laura*.

Nous continuerons dans notre prochain numéro le compte rendu illustré du Concours hippique, par Paul Mégnin.

TRIBUNES DES JUGES.

(Cliché V. G. A.) RÉGATES DE MENTON. — LES YACHTS COUPANT LA LIGNE.

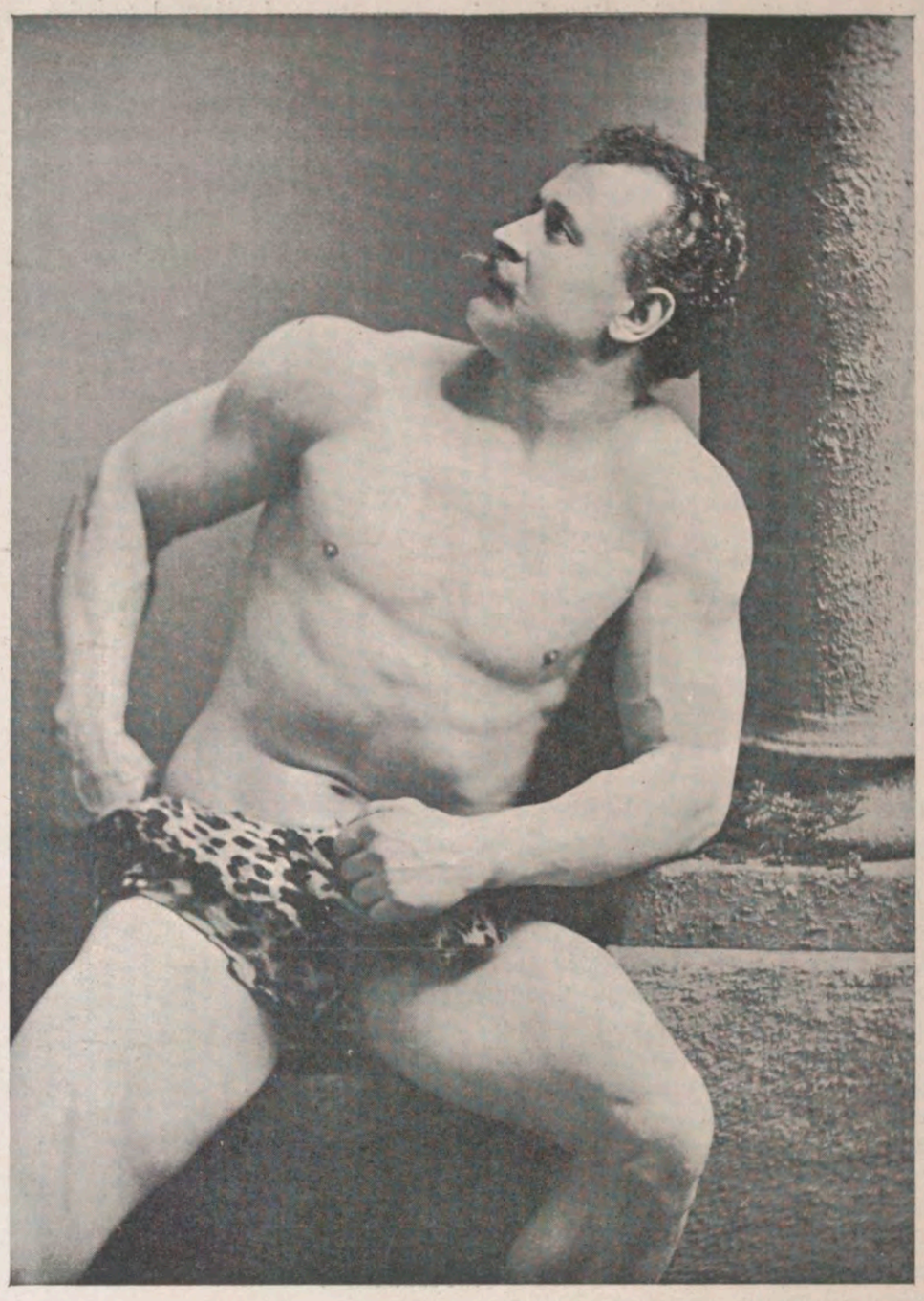
LA CULTURE PHYSIQUE

La première condition du bonheur et du succès dans ce monde — a dit le philosophe anglais Herbert Spencer — est d'être avant tout un bon animal. Et la première condition de la prospérité nationale est également que la nation soit composée de *bons animaux*. Non seulement il arrive souvent que l'issue d'une guerre dépend de la force et de la hardiesse des soldats ; mais dans les luttes industrielles aussi, la victoire est attachée à la vigueur physique des producteurs. Or, pendant que l'élevage des bestiaux, des chevaux, etc., est l'objet du juste souci des hommes et des encouragements des gouvernements, notre propre « élevage » est une chose que nous jugeons tacitement indigne de notre attention. On prend des peines infinies pour produire un athlète moderne.

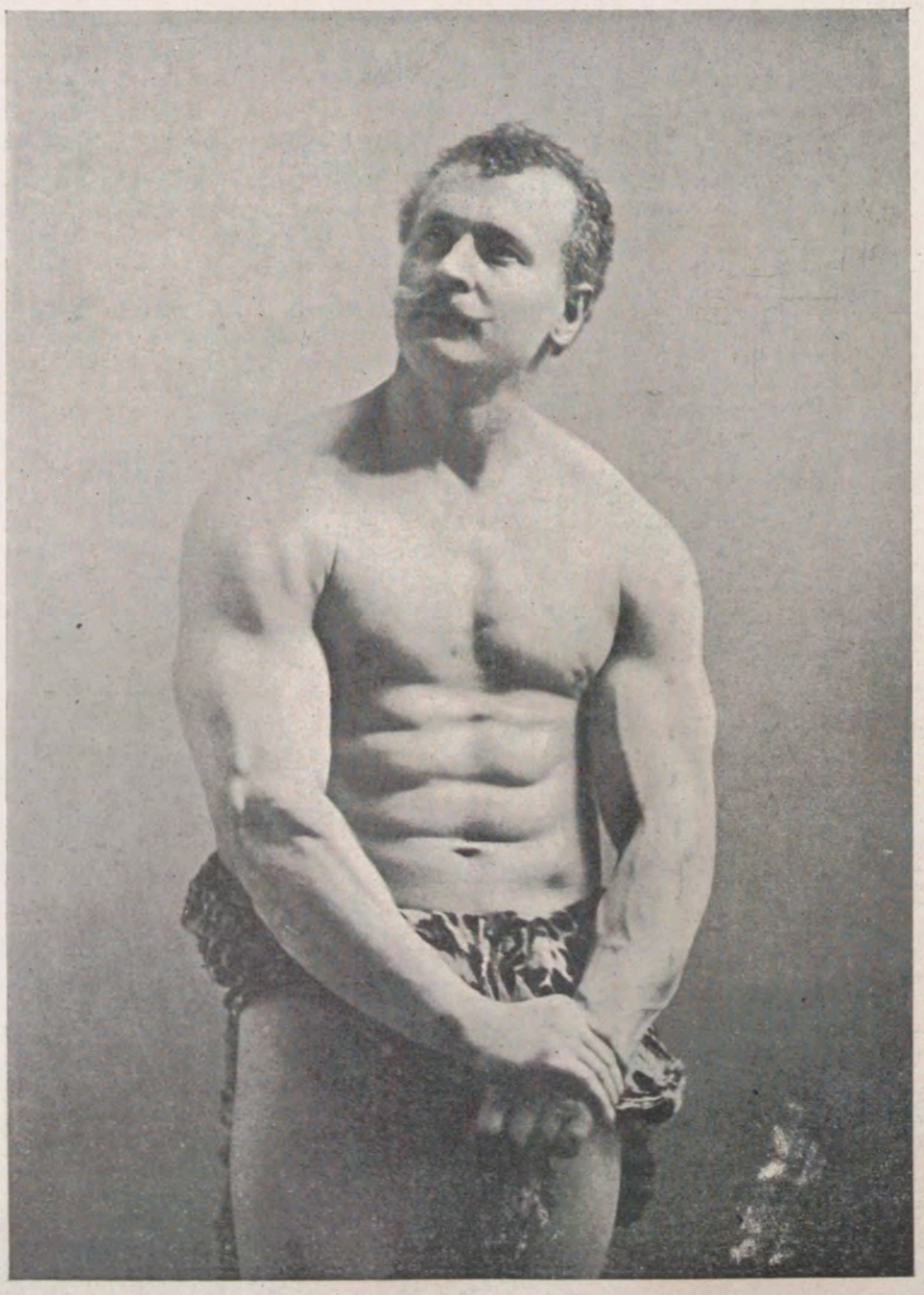
Je parle de la généralité de nos semblables, car il y a heureusement des exceptions. En Suède, par exemple, l'admirable méthode de Ling enseigne l'art de former les hommes. Mais elle est d'une application assez difficile — car elle exige un corps d'instructeurs de premier choix — et il ne sera jamais possible de l'appliquer à tous dans l'avenir. Or, il semble que l'initiateur du système le plus pratique doive être ce Sandow, dont le nom n'évoque, en France, que l'idée d'un athlète d'une force herculéenne. Tout le monde a vaguement entendu parler de ses extraordinaires prouesses ; il n'a été que rarement question de sa méthode et de son *Ecole de culture physique* de Londres. Pourtant certains Français sont allés la visiter : entre autres le père Didon, directeur du collège d'Arcueil, et l'explorateur Bonvalot, que toutes les questions d'éducation passionnent. Sans doute, ils nous diront prochainement leur avis au sujet de cette école. Je le prévois favorable, car il est impossible que l'excellence des exercices préconisés par Sandow échappe à des esprits aussi clairvoyants.

Lorsqu'il eut acquis la célébrité et que le bruit commença à se répandre *qu'il s'était fait lui-même* (La *Vie au Grand Air* a publié, dans son numéro du 9 août 1898, un article biographique sur Sandow), il reçut de nombreuses missives dont le sens peut se résumer ainsi : « Est-il possible à tout individu de devenir un *homme fort ?* » Et Sandow répondait invariablement : « Oui, il est permis à quiconque de devenir un homme fort, seulement il faut en avoir la volonté formelle et s'instruire dans la droite méthode (*the right method*). »

Et ces sollicitations continuelles donnèrent naturellement à Sandow l'idée de condenser son expérience personnelle basée sur des études anatomiques très complètes, sur des faits et sur des observations — d'abord en un volume, puis en un appareil dont il sera ultérieurement question dans ce journal.



L'ACADÉMIE DE SANDOW



SANDOW EST UN EXEMPLE VIVANT DE L'EFFICACITÉ DE SA MÉTHODE.

Le volume a eu un grand succès en Angleterre. Toutes choses y sont dites de façon claire et plaisante, et les chapitres les moins intéressants ne sont pas ceux que Sandow consacre à sa propre histoire. On y retrouve les récits de ses victoires sur les athlètes les plus connus. Ses exercices principaux consistaient, comme on sait, dans l'élévation des poids, le bris des chaînes, etc. Il défit ainsi Samson, Goliath, etc. Mais il lutta aussi avec un lion !

Pourtant, si ces narrations, écrites avec humour et sans forfanterie aucune, plaisent au lecteur, c'est-là la première partie du livre qui est la plus remarquable. Sandow envisage l'exercice physique en général : il parle de la variété des cas et de la variété des âges. Il dit comment, à chaque muscle, doit correspondre un mouvement différent. Toutes les questions d'hygiène et d'alimentation sont traitées par lui : un chapitre est consacré à l'hydrothérapie (Le secret de la douche froide) ; dans un autre il nous fait connaître la valeur nutritive de chaque aliment. De belles planches nous montrent le tableau anatomique et les portraits d'élèves de Sandow qui se sont transformés en suivant sa méthode. Des quantités d'autographes viennent certifier ces résultats étonnants. Les mensurations prises à des intervalles de six mois montrent quels changements sont survenus dans la musculature d'un individu. Et ces *testimonials* sont signés de noms fort connus de l'autre côté du détroit.

Du reste, à son école physique de Londres, Sandow possède, en la personne de son propre beau-frère, la preuve la plus palpable de ce que peut produire l'application rationnelle de sa méthode et la pratique de son appareil : M. Warwick était, il y a six ans, un être chétif et délicat ; il ne pouvait marcher qu'appuyé sur des béquilles. Aujourd'hui c'est un athlète souple, fort et élégant.

Ainsi donc, il est prouvé que, sans aucune médicamentation, sans pratiques excessives, nous pouvons nous former selon les règles harmonieuses de l'esthétique et acquérir la vigueur si nécessaire au *Struggle for life*, mieux encore. Nous pouvons corriger les déformations physiques que notre coupable négligence a laissé prendre à notre corps. En un mot, il est loisible à tous les humains qui ne sont pas frappés d'infirmités originelles, d'acquérir la santé, la force et la beauté. Et pour cela il suffit de *vouloir*.

Mais les athlètes eux-mêmes, qui cherchent uniquement à réussir dans un sport, auront tout avantage à s'inspirer de la méthode de Sandow. Pédestrians, cyclistes, escrimeurs, footballers, etc., y trouveront le moyen de renforcer les muscles dont l'usage leur est particulièrement nécessaire. Cela fera l'objet d'un entraînement préliminaire des plus faciles, qui les rendra tout à fait aptes à l'accomplissement des plus belles performances.

Mais nous reviendrons prochainement en détail sur l'appareil merveilleux en lequel Sandow a synthétisé — si je puis m'exprimer ainsi — toutes ses connaissances et expériences.

G. DE LAFRETÉ.

Trois Mois de Tournée Cycliste

SOUVENIRS DU CIRCUIT HIVERNAL[1]

VI

LES DERNIÈRES ÉTAPES

Tunis constituait notre dernière étape en Afrique, et le mercredi 25 janvier nous vit partir pour regagner l'Europe. Notre première halte sur le vieux continent, où nous allions « écumer » l'Italie, devait être Naples.

Un service de bateau existe entre Tunis et cette ville : il est assez médiocre, mais comme on n'a pas le choix, on est encore heureux de ce qu'il y a.

Ce fut le steamer *Arabia* qui nous embarqua; c'était un bateau petit et démodé, ayant déjà fait un long service et dont l'apparence ne nous disait rien de bon, au cas où la traversée serait un peu dure. Précisément, le vent s'était levé le matin même de notre départ, ce qui ne laissait pas que d'effrayer les néo-marins de la bande, c'est-à-dire Tommaselli et Grogna dont la plus longue promenade en mer n'avait jusque-là guère dépassé une heure. Cependant chacun faisait bonne contenance et ce fut au milieu des chansons et des hourrahs que l'*Arabia* largua ses amarres et que le Circuit fit ses adieux à la terre africaine!

UN NOUVEAU SPORT.
Bateliers accrochés à l'arrière d'un steamer : Le bain est gratuit.

Hélas, deux heures plus tard, un grand changement s'était produit. Le vent soufflant en tempête balançait notre malheureux petit bâteau comme une coquille de noix, provoquant une effroyable dépression parmi les passagers. Seul des cinq participants du Circuit, j'échappais à l'affreux malaise et encore dois-je confesser que j'étais loin d'en mener large.

La nuit fut terrible et notre arrivée vers 8 heures du matin dans le port de Cagliari (Sardaigne), où nous devions faire escale toute la journée, ramena seule les malheureux *circuitmen* à la vie.

Fort heureusement pour tout le monde, la seconde partie de la traversée de Cagliari à Naples fut loin d'être aussi mauvaise que la première, en sorte que, lorsque le samedi 28 janvier nous arrivâmes en vue des côtes d'Italie, l'état sanitaire et moral du *team* se trouvait excellent.

Je crois que nous n'oublierons pas de sitôt l'impression que nous laissa cette arrivée à Naples, et surtout notre entrée dans le fameux golfe. Il faisait encore nuit noire, car il était à peine six heures du matin, lorsqu'on nous appela sur le pont pour voir ce spectacle : à droite, les innombrables lumières de Naples piquant la nuit de milliers de points lumineux, et en avant, droit devant nous, le Vésuve avec son cratère mettant une immense tâche rouge sur les flancs de la masse noire qui se profilait confusément dans l'ombre. Sur la mer calme et unie comme un lac, le vaisseau glissait maintenant silencieusement vers le port, et à côté de nous passaient des barques de pêcheurs dont les voix mâles, chantant quelque mélodie napolitaine, montaient dans le grand silence de la nuit. Ce contraste entre le calme et le terrible, entre le spectacle de la ville tranquillement endormie et celui de la montagne de feu qui la domine, était si beau que nous restâmes longtemps à le regarder, accoudés sur les bastingages.

Le jour se levait au moment où, après vingt manœuvres plus ou moins savantes, notre bateau accosta le quai sur lequel il jeta sa passerelle. Depuis quelques minutes déjà nous observions, non sans inquétude, un groupe d'individus aux mines louches, postés sur le quai, et qui regardaient arriver notre malheureux steamer comme une proie. Notre étonnement ne fut donc pas très grand en les voyant se ruer littéralement à l'assaut et chercher à empoigner « d'autorité » les valises, pardessus et autres menus objets que nous tenions à la main. Une lutte terrible s'engagea, mais nous restâmes finalement maîtres du terrain, et ce fut au nez et à la barbe des faquins (*facchini*, comme on dit en Italien) que nous portâmes *nous-mêmes* à la maison de douanes, située à 200 mètres du quai, tout notre bagage, y compris nos malles.

Il faut dire que nous avions pris la résolution d'agir ainsi partout, à la suite de nos incessantes querelles avec les portefaix de tous pays; c'est un système que je conseillerai fortement à tous ceux qui sont dans notre cas : mettez de côté tout faux amour-propre, portez vous-même vos petits colis d'un endroit à l'autre, et vous vous en trouverez bien. J'avoue que, pour moi, qui, en qualité de trésorier de la Société, supportais toujours les discussions, je fus fort heureux le jour où elles se trouvèrent ainsi supprimées. Car, quoique ayant jusque-là figuré fort honorablement dans le tournoi international contre des adversaires espagnols ou arabes, tunisiens ou italiens, voire même nègres, j'aurais sûrement fini par ramasser quelque mauvais coup!

Ainsi débarrassés des portefaix, il ne nous restait plus qu'à entamer avec l'Administration des douanes une lutte pour obtenir l'entrée en franchise de nos machines. Elle fut homérique, car elle ne dura pas moins de *trois heures*, et nous fûmes finalement repoussés avec perte et fracas en ce sens que force nous fut de payer les droits, quitte à nous les faire rembourser en quittant l'Italie. Au moins les avons-nous touchés depuis, tandis que nous attendons encore le remboursement de ceux payés en Espagne.

Arrivés à Naples le samedi, nous devions y courir dès le lendemain, un très aimable cycliste de la ville, M. Nicolas Alloca, correspondant du *Vélo*, ayant bien voulu se charger de nous organiser notre réunion.

Tout était donc prêt : publicité, programme et vélodrome, encore que ce dernier par son exiguïté et sa forme défectueuse fît une belle concurrence à celui de Tunis.

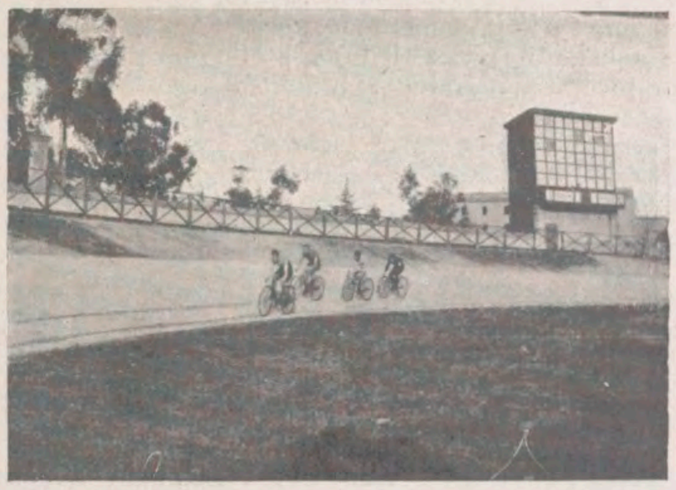
Mais le ciel se tourna contre nous, après nous avoir favorisés durant deux mois avec une persistance telle que nous en étions arrivés à considérer le « temps du circuit » comme assuré à l'avance.

Déjà incertain et menaçant à notre arrivée, le temps se brouilla ensuite tout à fait et le dimanche matin une pluie torrentielle se mit à tomber sans s'arrêter jusqu'à 3 heures de l'après-midi. Ah! le beau ciel d'Italie, qu'en avait-t-on fait?

Le pis, c'est que nous étions engagés pour courir à Rome le dimanche suivant. Il n'y avait donc qu'un parti à prendre : celui d'annuler notre réunion de Naples, et force fut bien de s'y arrêter.

Nous voici donc devenus purement et simplement touristes, ce qui ne nous aurait pas déplu, si nos porte-monnaie n'avaient pas eu à souffrir cruellement de cet état de choses.

Naples est en effet, de tous les endroits que je connais, celui où l'exploitation de l'étranger est la plus scandaleuse; elle y est véritablement élevée à la hauteur d'une institution dont vivent des centaines et des centaines d'*outsiders*, comme nous nous continuions à les appeler, cochers, portefaix commissionnaires, guides et surtout gens sans aveu qui rôdent à droite et à gauche, en quête de quelques sous à attraper n'importe comment. Dans nos



UNE PISTE MODÈLE.
Le vélodrome de Rome.

pérégrinations en ville et aux environs, car, suivant notre habitude, nous visitâmes tout ce qui en valait la peine, nous vîmes quelques types extraordinaires.

C'est ainsi qu'au cours d'une ravissante excursion en bateau, de Naples à l'île de Capri (voyez le groupe ci-contre) nous vîmes « l'homme-protée », dont les transformations valent la peine d'être contées. Au départ de Naples, il était coiffé d'une superbe casquette de la Compagnie de navigation et recevait les billets; un peu avant l'arrivée à Capri, il changea de coiffure et devint employé d'un hôtel de l'île pour lequel il recruta des voyageurs; à terre nous le revîmes conduisant une voiture de promenade à l'usage des touristes; au départ du bateau pour rentrer à Naples, il devint musicien et joua de la mandoline pendant la traversée du golfe; enfin un peu avant l'arrivée à Naples, il sortit une nouvelle casquette et se révéla employé d'un hôtel napolitain. J'ajoute que Coquelle m'affirma l'avoir retrouvé le soir comme contrôleur dans un concert, mais je refusai énergiquement de le croire!

EXCURSION A L'ILE DE CAPRI.
Un groupe à bord du bateau.

On trouve aussi de bons types chez les mendiants qui pullulent littéralement. Le jour de notre ascension au Vésuve, étant en voiture, nous en vîmes un qui se traînait lamentablement avec des béquilles, paraissant affreusement estropié. Touché de compassion, Grogna lui jeta un sou qu'un jeune indigène, qui suivait notre véhicule en exécutant des sauts périlleux, ramassa prestement; c'est alors qu'à notre profond ébahissement, le pseudo-estropié lâchant ses béquilles et retrouvant soudain ses jambes de vingt ans, courut après son jeune collègue et, après un *sprint* magnifique, le rejoignit et reprit possession de son bien, non sans

(1) Voir les nos 25, 26, 27, 28 et 29.

administrer au délinquant deux ou trois coups de pied quelque part, qui témoignèrent que la guérison de l'infirme était aussi complète que soudaine.

Cependant, grâce à notre méfiance, nous n'eûmes pas trop à souffrir des entreprises de tous les « outsiders » napolitains qui devinrent au contraire pour nous un sujet inépuisable de distraction. Je dois dire d'ailleurs que nos cinq jours à Naples furent des plus attrayants sous tous les rapports, sauf celui du temps qui continuait à nous bouder. Nous fîmes la connaissance de plusieurs cyclistes qui furent d'autant plus vite nos amis que le Napolitain, dès qu'il s'élève au-dessus de la classe ordinaire, est l'homme le plus poli, le plus raffiné et le plus aimable qui existe.

Il est à coup sûr difficile de s'imaginer quelque chose de plus beau que toute cette région qui s'étend aux bords du golfe de Naples.

C'est un défilé continuel de tableaux tous attrayants et cependant tous différents : d'abord le Vésuve, au sommet duquel on accède après une ascension de quatre heures, partie en voiture, à pied, ou dans le funiculaire

A ROME.
La nouvelle statue équestre de Garibaldi.

munificences, antiques ou modernes, de cette superbe cité.

N'attendez pas de moi une description de Rome; elle m'entraînerait beaucoup trop loin et j'ai déjà fort abusé de l'aimable hospitalité des éditeurs de la *Vie au Grand Air*. On pourrait « tourister » à Rome et aux environs pendant un mois et ne pas avoir tout vu, tant il y a de choses de tous genres à voir, depuis cette église unique qui s'appelle Saint-Pierre de Rome jusqu'à l'incomparable Colisée aux dimensions formidables, où coula le sang de tant de martyrs chrétiens et de farouches gladiateurs. Pour revenir à un sujet beaucoup plus prosaïque, laissez-moi vous dire que le vélodrome de Rome, où le Circuit donna trois journées de course, est une véritable piste-modèle de 500 mètres de tour, avec dépendances comprenant chambres et restaurant à l'usage des coureurs qui viennent à Rome passer l'hiver. Pour la première fois, nos champions eurent affaire à des adversaires dignes d'eux, et les deux premières journées du meeting romain virent la défaite complète des coureurs du Circuit. Mais le dernier jour, Tommaselli, Banker et Grogna, par un suprême effort de volonté, vengèrent leurs échecs, et ce fut par une double victoire que se termina

UN SOUVENIR SUGGESTIF.
La gare de Pompéi, à côté de la Ville Morte.

DANS LES RUINES DE POMPÉI.
Le Temple d'Hercule.

vertigineusement accroché aux flancs de la sinistre colline.

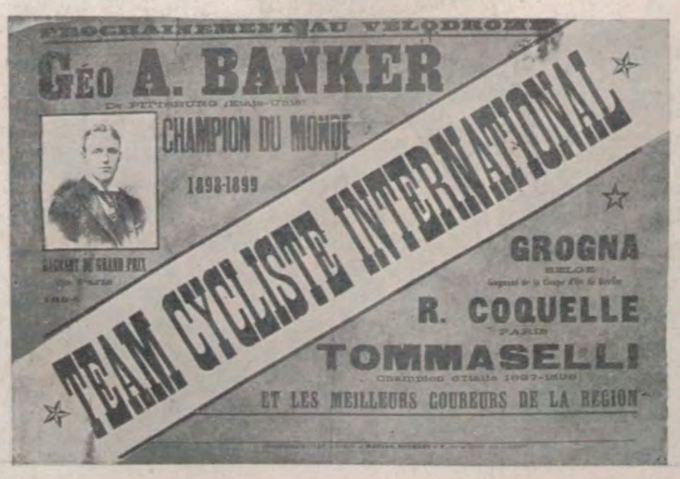
Ensuite, c'est Pompéi, la ville morte, victime précisément du terrible volcan. En parcourant ses rues et ses places, ses monuments et ses maisons encore presque intactes dans leurs moindres détails, on croit revivre à 1800 ans d'intervalle cette vie curieuse, arrêtée brusquement en pleine activité, et l'on admire cette civilisation intense dont les produits semblent dater d'hier.

Après, c'est Sorrento et ses maisons pittoresquement perchées sur le bord d'une falaise de 50 mètres, puis l'île de Capri et son incomparable « Grotte bleue » où tout est bleu, comme si une fée avait jeté sur ce coin un immense manteau d'azur; et encore les splendeurs sauvages de l'île avec ses sentiers de chèvre et ses rocs surplombant la mer.

Enfin, Naples elle-même et ses vieux quartiers aux rues étroites et aux maisons mystérieuses, propices aux rendez-vous d'amour comme aux coupe-gorge. Et sur tout cela monte en une continuelle harmonie cette musique dont les Napolitains raffolent. Visitez Pompéi ou le Vésuve, faites une promenade en bateau, parcourez à pied les rues de la ville ou entrez le soir dans un café: il y a de la musique, partout et toujours pianos ambulants, guitares ou mandolines, voix chaudes et bien timbrées répandent dans l'air les harmonieuses et captivantes mélodies de ce peuple né musicien. Et voilà pourquoi, quand ma pensée retourne vers Naples, j'entends encore s'égrener à mon oreille les notes langoureuses de *Santa Lucia* ou de *Mandolinata!*

Notre séjour à Naples terminé, la fin du Circuit était proche ; il ne restait plus qu'une étape à fournir, celle de Rome, où nous arrivâmes le 2 février.

Sans aucun doute, notre station dans la Ville Eternelle fut une des plus agréables de notre beau voyage. En effet, l'organisation de nos trois journées de courses incomba à la direction du vélodrome, ce qui nous donna à tous, et en particulier à moi, beaucoup plus de loisir que dans les autres villes. Et puis, nous restâmes à Rome près de quinze jours, ce qui nous permit d'admirer toutes les



SOUVENIR DU CIRCUIT.
L'affiche passe-partout du Circuit.

notre tournée. Le soir même de cette intime réunion, la dislocation avait lieu, ainsi que nous l'avions décidé quelques jours auparavant, et les cinq participants du Circuit se dispersaient. Ce ne fut pourtant pas sans avoir, dans un bon dîner, vidé ensemble quelques coupes de champagne en l'honneur de la tournée pendant laquelle nous avions appris à nous connaître et qui avait fait de nous cinq amis éprouvés, presque cinq frères ayant, durant trois mois, vécu côte à côte de la même vie et partagé les mêmes joies, d'ailleurs nombreuses et les mêmes déceptions, d'ailleurs assez rares.

Que voulez-vous? Ce sont là des choses qu'on n'oublie pas, pas plus que les splendeurs des pays vus durant ces trois mois. Et je ne jurerais pas que, le soir, à la gare, au moment où siffla le train qui nous emportait, Coquelle et moi, vers Paris, il ne s'en trouvait pas plusieurs d'entre nous à qui une émotion véritable serra le cœur et à qui une larme perla à l'œil.

VICTOR BREYER.

FIN